Der Bundesminister für Verkehr
A 1 – Steu 9 – 111 Vma/69 (4)

Bonn, den 14. April 1969

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Auswirkungen der Besteuerung des Straßengüterverkehrs auf den Wettbewerb Straße – Schiene**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Imle, Ramms, Schmidt (Kempten) und der Fraktion der FDP – Drucksache V/4004 –**

Im Einvernehmen mit den Bundesministern der Finanzen und für Wirtschaft wird die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Wie hat sich die Tarifentscheidung vom 19. Dezember 1968, nach der es den Verhandlungen zwischen den Verkehrsunternehmern und der verladenden Wirtschaft überlassen bleibt, ob die Straßenverkehrsteuer weitergewälzt wird, auf die Angebots- und Nachfrageverhältnisse im Straßengüterverkehr in der Praxis ausgewirkt?

Die Auswirkungen der Tarifentscheidung vom 19. Dezember 1968 auf die Angebots- und Nachfrageverhältnisse im Straßengüterverkehr lassen sich noch nicht beurteilen, da statistische Unterlagen für das erste Vierteljahr 1969 erst im Juni vorliegen werden.

2. Geht die Bundesregierung in ihrer Begründung der Tarifentscheidung vom 19. Dezember 1968 davon aus, daß durch eine Vernichtung mittelständischer Verkehrsbetriebe mehr Transportgut dem Staatsunternehmen Bundesbahn zukommen soll?

Die Bundesregierung geht in ihrer Begründung der Tarifentscheidung vom 19. Dezember 1968 nicht davon aus, daß durch eine Vernichtung mittelständischer Verkehrsbetriebe mehr Transportgut dem Staatsunternehmen Bundesbahn zukommen soll.

Die Tarifentscheidung beruht auf der Erwägung, daß sie es am ehesten ermöglicht, der jeweiligen Marktlage gerecht zu werden.

Druck: Buchdruckerei R. Madel, 53 Bonn, Bonner Talweg 106
Alleinvertrieb Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg
Postfach 821, Goethestraße 54, Telefon 6 35 51

Im übrigen ist daran zu erinnern, daß wesentliche Teilentscheidungen des Verkehrspolitischen Programms darauf gerichtet sind, die mittelständische Struktur des Verkehrsgewerbes zu erhalten und zu stärken. Eine mittelstandsfeindliche Motivierung kann deshalb in keinem Falle unterstellt werden.

3. Bei welchen Güterarten in welcher Tonnenzahl hat die Deutsche Bundesbahn seit Inkrafttreten der Steuer tatsächlich Straßentransporte gewinnen können?

Die Beschäftigungslage bei der Deutschen Bundesbahn hat sich seit Inkrafttreten des Straßengüterverkehrsgesetzes in erfreulicher Weise verbessert. Die überdurchschnittliche Zunahme des Transportaufkommens bei vielen Warengruppen, beispielsweise bei Eisen und Stahl, hat wesentlich zu dem positiv zu beurteilenden Geschäftsergebnis der Bundesbahn im I. Quartal 1969 beigetragen. Inwieweit dies im einzelnen eine Folge von Verlagerungen auf die Schiene ist, kann erst auf Grund entsprechender Unterlagen nach einem angemessenen Zeitraum beurteilt werden.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung das Ergebnis der gemeinschaftlichen Prognose des Bundesverkehrsministeriums, des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung (Berlin) und des IFO-Institutes für Wirtschaftsforschung (München), nach der trotz Besteuerung des Straßengüterverkehrs 1969 der Marktanteil des Güterverkehrs bei der Deutschen Bundesbahn sinkt, der Marktanteil des Straßengüterfernverkehrs dagegen steigt?

Die Bundesregierung hält das Ergebnis der Güterverkehrsprognose 1969 des Bundesverkehrsministeriums, des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung und des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung für realistisch.

Das Transportvolumen der Deutschen Bundesbahn (DB) wird im Jahre 1969 absolut weiter zunehmen. Gemessen am Gesamtverkehr wird der Marktanteil der DB allerdings rückläufig sein. Der Rückgang wird jedoch unter dem Einfluß der Straßengüterverkehrsteuer erheblich geringer ausfallen als im Durchschnitt der früheren Jahre. Am stärksten wird sich die Besteuerung im Transport von Eisen-, Stahl- und Baustoffen auswirken. Hier wird der Schienenverkehr zu Lasten des Straßenverkehrs Transporte an sich ziehen und seinen Marktanteil zum Teil sogar erhöhen können.

Der Rückgang des Marktanteils der DB am Gesamtverkehr hängt mit den erwarteten strukturellen Verlagerungen von Produktion und Verbrauch zusammen. Da nämlich wichtige transport-intensive Wirtschaftsbereiche, wie der Kohlebergbau und die Eisen- und Stahlindustrie, wahrscheinlich erheblich schwächer wachsen werden als die übrige Wirtschaft, ergibt sich aus der Struktur des Eisenbahnverkehrs mit seinem hohen Massengutanteil ein im Vergleich zum Gesamtverkehr langsameres Wachstum des DB-Verkehrs.

5. Wie hoch werden die Erhebungskosten der Straßengüterverkehrsteuer nach den Erfahrungen zweier Steuertermine für das Jahr 1969 sein und stehen sie in einem angemessenen Verhältnis zum Aufkommen?

Die Straßengüterverkehrsteuer wird von den früheren Beförderungsteuerstellen erhoben. Im Oktober 1968 hat der Bundesminister der Finanzen durch die Oberfinanzdirektionen Ermittlungen über die Personal- und Sachkosten dieser Stellen veranlaßt. Die Gesamtkosten, einschließlich der anteiligen Kosten der Zollverwaltung, betragen nach diesen Berechnungen 3,32 v. H. des auf 380 Millionen DM geschätzten jährlichen Steueraufkommens. Hiervon abweichende Erfahrungen sind bisher nicht gesammelt worden.

6. Wird der Bundesminister für Verkehr es für erforderlich halten, daß die Deutsche Bundesbahn ihre Gütertarife 1969 überarbeitet,
   a) um die beschlossenen Lohn- und Gehaltserhöhungen auszugleichen,
   b) wenn die mit der Besteuerung des Straßengüterverkehrs erwarteten Transportverlagerungen und Mehreinnahmen zugunsten der Deutschen Bundesbahn ausbleiben?

Die Initiative für die Gestaltung der Tarife liegt, wie noch kürzlich bei der Novellierung des Bundesbahngesetzes hervorgehoben wurde, beim Vorstand der Deutschen Bundesbahn. Er trägt die Verantwortung für die Führung der Geschäfte der DB nach kaufmännischen Grundsätzen. Der Bundesminister für Verkehr kann nach dem gesetzlichen Tarifgenehmigungsverfahren nur auf Grund entsprechender Anträge tätig werden. Ein vorzeitiges Werturteil des Bundesministers für Verkehr ist mit der kaufmännischen Selbstverantwortlichkeit des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn nicht zu vereinbaren.

7. Was ist im einzelnen vorgesehen, damit durch die Maßnahmen des 250-Mio-DM-Fonds zur Förderung des kombinierten Verkehrs nicht nur vorwiegend Großbetriebe, sondern auch Klein- und Mittelbetriebe begünstigt werden?

Die Bundesregierung wird die geplanten Zuwendungen primär unter dem Gesichtspunkt der verkehrspolitischen Förderungswürdigkeit der beabsichtigten Investitionsvorhaben vergeben. Entsprechend den Zielsetzungen des Verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung wird die Zuteilung von Investitionsmitteln entscheidend davon abhängen, ob durch sie eine Entlastung unseres überbeanspruchten Straßennetzes erzielt werden kann. Zur Verwirklichung dieser Zielsetzung kann prinzipiell sowohl ein Klein- und Mittelbetrieb als auch ein Großbetrieb beitragen. Eine Differenzierung nach der Betriebsgröße spielt demnach bei der Vergabe von Bundeszuwendungen im Rahmen des „250 Millionen-DM-Programms" keine Rolle. Entscheidend ist allein die Möglichkeit und Bereitschaft des Betriebes, sich des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs zu bedienen.

Einzelheiten über die Mittelvergabe werden Richtlinien enthalten, die der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen in Kürze nach Eingang der Stellungnahme der Kommission der Europäischen Gemeinschaften erlassen wird.

In Vertretung

Wittrock